Cena 30 zł

ZA KIEROWNICĄ!



DWUTYGODNIK

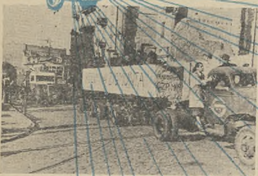
NR 7

W NUMERZE: czyn przedkongresowy pracowników motoryzacji, radziecki samochód ludowy „Moskwicz", samochód czy samochodzik?, walczymy z katastrofami, jazda we mgle, ogrzewanie samochodu, sport.

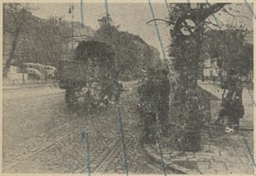
1. – 15. XII 1948

ŚWIAT i POLSKA zza kierownicy

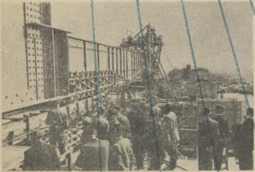
ZA PRZYKŁADEM KOMSOMOŁU



Transport samochodowy w odbudowie stolicy. Trudnego zadania podjęło się P. P. „Hartwig" przewożąc blok granitowy o wadze 32 ton przeznaczony na kolumnę pomnika Zygmunta III. Przewozu dokonano na masywnym czteroosiowym podwoziu z terenów Dworca Gdańskiego na pl. Zamkowy.



Coraz większy porządek cechuje ruch uliczny naszych miast. Nowo ustawione znaki „Zakaz używania sygnałów dźwiękowych" nie tylko zmuszają kierowcę do ostrożniejszej jazdy, ale również są wyrazem walki z hałasem ulicznym.



Z olbrzymich sum przeznaczonych na budowę nowych arterii komunikacyjnych największą część pochłania odbudowa mostów. Wycieczka 70 inżynierów z całego kraju zwiedza nowopowstający kompleks mostów na Wschodniej i Zachodniej Odrze koło Szczecina.



Sprawa dostarczenia taniego środka lokomocji, jakimi są popularne wozy ludowe, skupia uwagę konstruktorów wielu państw. Na wystawie w Pradze zademonstrowano 26 prototypów tych samochodzików.

Niebywały rozwój techniki w Związku Radzieckim, wybudowanie wielu ośrodków ciężkiego przemysłu, stały postęp w dziedzinie motoryzacji — oto znane już dziś wszystkim bezsporne, a zdumiewające osiągnięcia pierwszego socjalistycznego państwa na świecie. Zdumiewają one w pierwszym rzędzie narody, w których idea pracy dla dobra całego społeczeństwa została zaprzepaszczona i zaprzedana klice wyzyskiwaczy, kierujących się własnymi egoistycznymi celami.

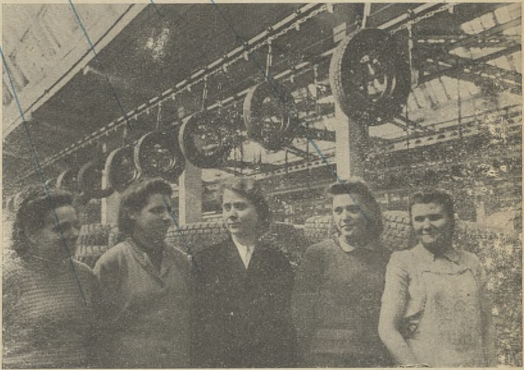
Naród radziecki przez 30 lat, zarówno swej pracy jak i walki, wykazał dobitnie, że potrafi pracować i walczyć tak, jak żaden inny naród na świecie. Wykazała to również młodzież radziecka zorganizowana we Wszechzwiązkowym KZM „Komsomoł". W trzydziestą rocznicę powstania „Komsomołu" uczciliśmy ten związek nie tylko jako pioniera idei budującego się i walczącego socjalizmu, a przede wszystkim za jego codzienną pracę i prawdziwe socjalistyczne ustosunkowanie się do niej.

Dla nas osiągnięcia i doświadczenia Związku Radzieckiego są pomocą na drodze, po której zgodnie kroczy dziś cały naród. W marszu ku lepszej przyszłości, ku całkowitej realizacji zasad marksizmu — leninizmu, rozpoczęliśmy już budowę własnej socjalistycznej gospodarki. Przed nami również stoi w pełni możliwość tych samych osiągnięć, gdyż tak u nas jak i w Związku Radzieckim jedynym kapitałem i najwyższym dobrem jest człowiek i jego codzienna praca. Dlatego właśnie idea pracy znalazła w Związku Radzieckim takie zrozumienie. Zapał i poświęcenie jakie cechuje radzieckich ludzi jest dowodem, że przy socjalistycznej gospodarce żaden wysiłek i trud nie idzie na marne, a staje się bezpośrednią korzyścią pracującego.

Dziś zdajemy sobie w pełni sprawę, że tylko głębokie zrozumienie tych prawd i rzetelne wprowadzenie ich w życie, pozwoli na szybki rozwój gospodarczy całego państwa, a co za tym idzie i dobrobytu poszczególnych obywateli. Świadomość, że pracując dla wszystkich pracujemy również dla siebie — pełna odpowiedzialność w pracy na każdym jej odcinku, od niewykwalifikowanego robotnika do ministra — ułatwi dalszą wzajemną współpracę robotnika, chłopa i pracującego inteligenta.

Niech dzień zjednoczenia ruchu robotniczego w Polsce nie będzie tylko okazją do składania meldunków o przedterminowym wykonaniu planów produkcji za okres ubiegły. Właśnie teraz musimy zacząć nowy etap wytężonej pracy, który będzie świadczył, że we właściwy sposób oceniamy wielkie przemiany polityczne i społeczne w naszym kraju.

SLS



Już po raz drugi staje organizacja młodzieżowa Związku Radzieckiego do pracy dla zwycięstwa socjalistycznej gospodarki swej Wielkiej Ojczyzny. Oto wyróżniona brygada komsomolka majstra Anny Griszynej zajęła pierwsze miejsce w wyścigu oszczędności i pracy w moskiewskiej fabryce opon samochodowych.

NA OKŁADCE. Bojowe formacje T-34 to mur z żelaza i stali przed zakusami kapitalistycznego imperializmu; Czołgiści defilują na ulicach Moskwy w XXXI rocznicę Zwycięskiej Rewolucji.

CZYN PRZEDKONGRESOWY PRACOWNIKÓW MOTORYZACJI

Załoga PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW SAMOCHODOWYCH w Solcu Kujawskim, realizując zobowiązanie przedkongresowe wykonała na dzień 15 listopada b. r. roczny plan robót.

Do końca roku robotnicy zobowiązali się wykonać dodatkowo ponad 120 kapitalnych remontów samochodów, 30 kapitalnych remontów silników oraz 3.000 kg nowych części zamiennych do samochodów.

WOJSK. ZAKŁADY MOTORYZ. Nr. 1. Pracownicy tych zakładów zobowiązali się do dn. 8.12. br. wykonać roczny plan oraz do 22.12 br. ukończyć produkcję tegoroczną maszyn specjalnych. W innych działach pracy zadeklarowano również szereg robót.

WOJSK. ZAKŁADY MOTORYZ. Nr. 2. W zakładach tych pracownicy uchwalili ukończenie rocznego planu produkcji i remontów z dniem 8 grudnia br. Ponadto poszczególne działy złożyły zobowiązania indywidualne.

W. Z. M. Nr. 3. Powzięto jednomyślną uchwałę i zobowiązano się do wykonania planu robót na dzień 5.12. br. Przedłużono o 1 godzinę codzienny czas pracy. Koło ZMP wyremontuje na 8.12. br. poza godzinami pracy 1 samochód osobowy marki Willys.

W. Z. M. Nr. 4. Pracownicy zobowiązali się do wykonania rocznego planu produkcji na dzień 4.12. br. w 112%. Również licznie zadeklarowano pracę indywidualnie od poszczególnych pracowników.

NA DZIEŃ ZJEDNOCZENIA

Apel górników z kopalni Zabrze—Wschód, aby wielki dzień zjednoczenia obu partii robotniczych uczcić wzmożoną pracą, znalazł potężny oddźwięk w całym społeczeństwie. Przede wszystkim klasa robotnicza, ta przeodująca warstwa w walce osocjalizm dała przykład jak należy wzmożonym wysiłkiem zadokumentować swój stosunek do tych radosnych wydarzeń. To też nie ma w Polsce fabryki, zakładu przemysłowego, czy innego warsztatu pracy skąd nie napłynęły zobowiązania i meldunki o zadeklarowaniu dodatkowych prac. Również chłopi mało- i średniorolni, a także inteligencja pracująca wykazała całkowitą solidarność z ruchem robotniczym, deklarując takie czy inne zobowiązania w terminie do 8 grudnia.

Nie pozostali w tyle pracownicy motoryzacji. Ze wszystkich Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych, z państwowych przedsiębiorstw przewozowych, z ośrodków przemysłu motoryzacyjnego, a także z Departamentu Służby Samochodowej MON, przesłano rezolucje świadczące, że hasło zjednoczenia ruchu robotniczego jest specjalnie bliskie sercu każdego pracownika motoryzacji i samochodziarza.



Bujnowski Jan, monter samochodowy, WZM Nr 4 wyróżnił się swą sumienną i dokładną pracą w okresie przedkongresowym.

Dlatego chcielibyśmy, aby te grudniowe dni 1948 roku, w których dokona się złączenie obu robotniczych partii, oraz usunięcie przeszło półwiekowego rozłamu, zastały nas wszystkich w pełni uświadomionych i odpowiednio przygotowanych na ten nowy okres w rozwoju i marszu ku lepszej przyszłości. To też zapoznajmy się chociażby pokrótce z historią ruchu robotniczego w Polsce, z przyczynami rozłamu i sposobami jego usunięcia.

Głębokie podłoże miał rozłam w polskim ruchu robotniczym. Dwa kierunki ostro zwalczały się na przestrzeni kilkudziesięciu lat. Kierunek pierwszy to „Proletariat", Socjaldemokracja Królestwa Polskiego i Litwy, Komunistyczna Partia Polski i wreszcie Polska Partia Robotnicza. Kierunek ten wyrosły z mas proletariackich, z walki przeciwko wyzyskowi i kapitalistom reprezentował stale interesy polskiej klasy robotniczej. Kierunek ten stawiał na współpracę z międzynarodowym ruchem robotniczym, a uzbrojony w naukową teorię marksizmu-leninizmu kroczył zwycięsko drogą skutecznych zmagań z kapitałem.



Tokarz WZM. Nr. 3. pracuje w okresie przedkongresowym z wzmożonym zapałem. Machnowski Tadeusz wykonał w ub. miesiącu 187% normy.



Pracownicy umysłowi Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych Nr. 2 solidaryzując się w pełni z pozostałą załogą swoich Zakładów postanowili samodzielnie wyremontować jeden samochód ciężarowy marki Ford-6 w godzinach pozabiurowych w terminie przed 8 grudnia br. Niech Ford-6 dobrze służy naszej gospodarce dla odbudowy kraju.

Kierunek drugi to prawica Polskiej Partii Socjalistycznej, a później w okresie okupacji i po wyzwoleniu WRN. Kierunek ten narzucony przez rodzimych kapitalistów i obszarników wsączał w umysły robotnika ideologię burżuazyjną, całkowicie odżegnując się od walki z wyzyskiwaczami. Kierunek ten starał się napróżno przepoić szeregi robotnicze jadem nacjonalizmu i nienawiści do rewolucyjnego odłamu polskiego i światowego proletariatu, a podczas I wojny światowej starał się związać z obozem wojującej reakcji (Austria i Niemcy). Nie zmieniło tych faktów istnienie w różnych okresach lewicowego odłamu P.P.S., skłaniające się do współpracy z rewolucyjnym odłamem ruchu robotniczego.

Dopiero w Polsce Ludowej podcięcie korzeni wielkiego kapitału, odebranie obszarnikom ich posiadłości zlikwidowało te wpływy na ruch robotniczy. Dlatego mógł jednolito-frontowy i lewicowy ruch w P.P.S., wbrew oporowi prawicy, opanować kierownictwo partii i zadecydować o jej dalszym rozwoju. Możliwe stało się więc usunięcie dziesiątki lat trwającego rozbicia. I oto na Kongresie Zjednoczeniowym połączy się Polska Partia Robotnicza, rewolucyjna partia polskiego ruchu robotniczego, z odrodzoną Polską Partią Socjalistyczną, która zerwała z burżuazyjną ideologią dawnego kierownictwa.

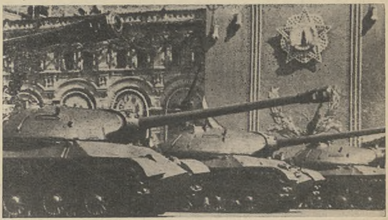
Pilarski Wł. mistrz ślusarski pracownik WZM Nr 1 przoduje nadal w oszczędności i wyścigu pracy. Pilarski jako jeden z pierwszych zgłosił przedkongresową rezolucję swojej załogi.



W ten sposób powstaje nowa potężna półtoramilionowa Zjednoczona Partia Klasy Robotniczej. Partia ta poprowadzi klasę robotniczą na czele narodu do walki o zniesienie pozostałości wyzysku, o zbudowanie ustroju sprawiedliwości społecznej — socjalizmu. W walce tej wskazywać drogę będą wielkie zasady wykute umysłami Marksa, Engelsa, Lenina i Stalina, a wzorem i źródłem doświadczeń będzie Wszechzwiązkowa Partia Komunistyczna (bolszewików), która zbudowała pierwsze na świecie państwo socjalistyczne — Związek Radziecki.

st. st.

MOTORYZACJA ARMII CZERWONEJ



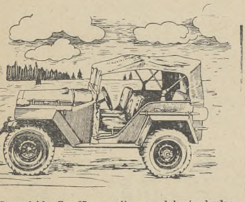
Na Placu Czerwonym w Moskwie w XXXI rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej przedefilowały wszystkie rodzaje broni, a wśród nich wyposażone najnowocześniej oddziały piechoty zmotoryzowanej oraz czołgi. Nieskończony potok samochodów, potężna lawina czołgów — to naprawdę widok porywający nie tylko nas samochodziarzy, ale każdego widza. W gwardyjskiej dywizji piechoty za Zisem-110 dowódcy, jechały samochody oficerskie Gaz-67, a wreszcie ogromna ilość wozów ciężarowych i ciągników, przyczep i motocykli. Tysiące ludzi, tysiące nowoczesnego sprzętu! Następnie szła artyleria, również cała zmotoryzowana. Od lekkich dział przeciwlotniczych. poprzez słynne „katiusze", aż do najcięższych wielokalibrowych haubic. Niezapomnianych wrażeń doznały tłumy mieszkańców stolicy Związku Radzieckiego, oglądając ten wspaniały pokaz siły i techniki najnowocześniejszych wojsk świata — Armii Czerwonej.

Radziecka broń techniczna, oddziały zmotoryzowane, artyleria, a zwłaszcza niezwyciężone czołgi chlubnie spisały się w walkach z hitlerowskim najeźdźcą. Dziś oddziały te stojąc na straży pokoju nie osiadły na laurach zwycięskich. Ich udziałem jest stały postęp i rozwój techniczny, stałe doskonalenie w oparciu o pracę całego radzieckiego narodu.

Czołg radziecki T-34 to potężna stalowa „forteca" o wadze 30 ton. Załoga czołga składa się z 4 do 5 ludzi, a uzbrojenie z 1 działa kal. 76 lub 85, 2 karabiny maszynowe, oraz pistolety maszynowe. Czołg T-34 posiada 4-ro taktowy, 12-cylindrowy silnik Diesla rozwijający moc 500 KM przy 1.800 obr/min. Rozruch bateryjny (4 akumulatory po 130 Amp. godz. każdy) instalacja 24 V. Skrzynia przekładniowa z 5 biegami wprzód i 1 biegiem wstecz. T-34 rozwija na gładkiej drodze szybkość 55 km/godz., na drogach bocznych 30 km/godz., zaś na bezdrożach 20 km/godz. Wymiary czołgu: wyskość 2,6 m, szerokość — 3,0 m, długość 6,0 m.

GAZ-67

Jednym z powszechnie używanych samochodów w Armii Czerwonej jest osobowo - terenowy Gaz-67. Budowa jego oparta jest na konstrukcji zespołów osobowego samochodu M-1. Nośność Gaza-67 wynosi 450 kg., lub 4 osoby, a siła pociągowa na haku holowniczym do 1.200 kg. Dzięki dobrym właściwościom dynamicznym, zwiększeniu prześwitu, skróconej długości pojazdu oraz dużym kątom skrętu kół przednich — samochód Gaz-67 porusza się z łatwością po trudnym terenie i pokonuje szereg przeszkód drogowych. Ciężar Gaza 67 wynosi — 1.320 kg., długość — 3,85 m, szerokość — 169 m., wysokość (z podniesioną budą) 1,7 m. Silnik czterocylindrowy (model Gaz-MM), gaźnikowy o pojemności cyl. 3280 ccm rozwija moc 54 KM przy 2.800 obrotach na minutę.



Samochód Gaz-67 rozwija na dobrej drodze szybkość maksymalną 90 km godz., przeciętną 60 km godz., natomiast na drodze wiejskiej 35 km godz., zużywając na 100 km dobrej drogi 16 l. paliwa, a na drodze wiejskiej 20 l.

RADZIECKI „SAMOCHÓD LUDOWY" MOSKWICZ

Trudno byłoby dokładnie ustalić datę powstania nowego radzieckiego „samochodu ludowego" nazwanego jako produkt moskiewskiej fabryki samochodów małolitrażowych „Moskwiczem".

Myśl o ulepszeniu poprzednika „Moskwicza" — „KIM-a 10" dawno już tkwiła w głowach radzieckich konstruktorów. Projekt „Moskwicza" urodził się zaś w okresie, gdy na froncie grzmiały jeszcze działa, a radziecka technika gromiła faszystów.

Wkrótce potem mury fabryki opuścił, nowy doskonale przystosowany do potrzeb Związku Radzieckiego (a więc warunków eksploatacyjnych zbliżonych do naszych) czterosobowy, ekonomiczny i lekki (845 kg samochodzik.

Silnik

Samochodzik wyposażono w czterocylindrowy, czterosuwowy silnik o mocy 23 KM przy 3.400 obr.^{3}min. i stosunku sprężania 1 : 5,8. Skok tłoka i średnica cylindra w nowym silniku wynoszą 75,0 i 67,5 mm. co daje łączną pojemność 1,07.

Należy podkreślić małą stosunkowo posuwistą szybkość tłoka silnika wypływająca ze specjalnego dobrania stosunku skoku tłoka do średnicy cylindra, wynoszącą 8,5 m. sek. Ma to na celu zmniejszenie zużycia ścianek cylindrów i pierścieni.

Blok cylindrów stanowi jeden odlew wraz z skrzynką korbową. Między blokiem a odejmowalną również żeliwna głowica znajduje się uszczelka azbestowo-żeliwna

Gniazdka zaworów wydechowych wykonane z ognioodpornego żeliwa są wymienne. Popychacze wykonane są z żeliwa, przyczym umieszczone na nich śruby pozwalają bez trudu i dokładnie regulować luzy.

System smarowania

Jest mieszany to znaczy w danym wypadku pod ciśnieniem i rozbryzgiem. Pod ciśnieniem smarowane są: łożyska główne i korbowodowe, sworznie tłokowe i łożyska wału rozrządczego. Wszystkie inne części smarowane są pod rozbryzgiem.

Pompka olejowa jest systemu zębatkowego. Napęd otrzymuje przez zębate koło śrubowe od wału korbowodowego. Pompka zaopatrzona jest w zawor redukcyjny utrzymujący w całym układzie ciśnienie 2,0 do 3,5 kg cm oraz miedzianą siatkę spełniającą rolę elementu filtrującego.



Układ paliwowy

Jest otwarty z przymusowym obiegiem. Pompka wodna typu odśrodkowego. W rurowej końcówce głowicy znajduje się termostat regulujący temperaturę płynu w układzie.

System chłodzenia

Składa się z przymocowanego do dołu podłogi zbiornika, pompki benzynowej wraz z dźwigienką do ręcznego pompowania paliwa oraz gaźnika opadowego o podwójnej dyszy powietrznej typu „K-24". Gaźnik wyposażony jest w układ biegu luzem, pompkę zrywową i dyszę paliwową mocy oraz osadzony z wierzchu filtr powietrzny o nierozbieralnym elemencie filtrującym.

System zapłonowy

Bateryjny o napięciu 6 V. Składa się z: trzyszczotkowej prądnicy o mocy 100 W z samoczynnym wyłącznikiem, baterii akumulatorów „3-ST — 65" o pojemności 65 Ah, aparat zapłonowy wyposażony w odśrodkowy automatyczny regulator zapłonu.

Układ przeniesienia

Stanowi suche jednotarczowe sprzęgło wyposażone w tłumik drgań. Nowością w budowie sprzęgła jest zastosowanie specjalnego kształtu tarczy sprzęgłowej zwiększającego płynność włączania oraz zamiast łożyska oporowego tarczy węglowo-grafitowej naciskającej podczas wyłączania sprzęgła na szlifowaną tarczę żeliwną, zmontowaną na końcach dźwigni wyciskowych. Tarcza węglowo-grafitowa nie wymaga wyśrodkowywania do osi obrotu sprzęgła, co znacznie ułatwia konstrukcję i późniejsze rozbieranie sprzęgła.

Skrzynka przekładniowa samochodu jest trzybiegowa, przyczem wszystkie kołą zębate i wał pośredni wykonane są z cementowej, chromo-molibdenowej skali odpornej na zużycie.

Wał napędowy jest typu otwartego z dwoma przegubami i wieloklinowym połączeniem.

Most tylny składa się z tłoczonej spawanej obudowy i zwolnicy. Koła zębate głównej przekładni są stożkowe, śrubowe. Połoski należą do typu półodciążonych.

Nadwozie i rama

Nadwozie samochodu jest czteroosobowe wykonane całkowicie z blachy stalowej. Do nadwozia przymocowana jest krótka rama (z przodu) na której zamontowany jest silnik, chłodnica, mechanizm kierowniczy i układ zawieszenia przedniego.

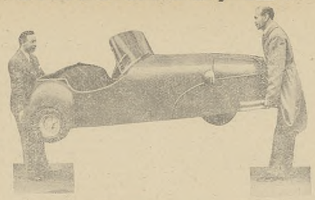
W całości samochód ludowy „Moskwicz" jest doskonałym przykładem oszczędnego, praktycznego, a równocześnie bardzo wysoko technicznie stojącego nowoczesnego samochodu radzieckiego.

Zawieszenie

Przednie zawieszenie samochodu jest typu niezależnego. Główna zaleta układu, że elementy podłużnego drążka kierowniczego przymocowane są do części resorowanych. Dzięki temu w złych warunkach drogowych wstrząsy nadwozia nie wywierają żadnego wpływu na kierowanie samochodem. Ponadto samochód wyposażono w jednokierunkowe amortyzatory wstrząsu. Amortyzatory przednie są wmontowane do cylindra przedniego zawieszenia, tylne zaś przymocowane do tylnego mostu łączą się z nadwoziem za pomocą wieszaków.

Hamulce nowego samochodu są typu hydraulicznego, szczękowe, działające na koła tylne. Hamulce mechaniczne działają na koła przednie.

SAMOCHÓD, CZY SAMOCHODZIK?



Samochód czy samochodzik? Pytanie to zadawano sobie już od wielu lat. Tymczasem malutki samochodzik popularny wzbudzał wiele niedowierzania i doskonały temat do dowcipów, — No bo jakże, zapyta niejeden z „wątpiących" przy tak małych wymiarach i wadze zapewnić samochodzikowi wytrzymałość, wygodę i pewność prowadzenia.

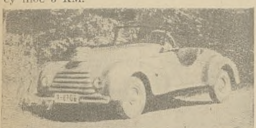
Tymczasem koledzy „niedowiarkowie" stoimy właśnie u progu ery, małego, popularnego dostępnego wszystkim, taniego i ekonomicznego w eksploatacji samochodziku. Wielka idea socjalizmu wypiera również z rynku „samochód — luksus", przeznaczony dla wyżycia się paru tysięcy wyskiwaczy. Wielki wynalazek ludzkości, potężny środek transportu — stać się musi powszechnym w użyciu. W imię tych haseł wyszły na rynek pierwsze „mimicary" — ludowe samochodziki.

I co się okazało? Bijemy na całego Amerykanów z ich olbrzymimi i niepraktycznymi, drogimi i nieekonomicznymi samochodami-buldogami, jak mówią w Paryżu dowcipni Francuzi. Mały samochodzik osiąga znacznie większą wydajność z litra, niż lśniący „Buick". Pali tylko 3—4 litry na 100 km. Jest lekki, bo zbudowany głównie z aluminium. Jest prosty w konstrukcji i obsłudze (czego nie można powiedzieć o supertechnice amerykańskiej). Dzięki lepszej technice łożysk i użyciu lekkich stopów — okres międzyremontowy naszego samochodziku nie jest wcale mniejszy, niż „Chevrolety". — Jak tam jednak z tą wygodą jazdy i pewnością prowadzenia — zapyta napewno jeszcze niejeden „niedowiarek". Owszem zupełnie w porządku. I tu dajemy przykłady nawet ludziom tak zarozumiałym, jak panowie z „General Motors". Małe samochodziki posiadają system niezależnego zawieszenia kół, czulszy nawet często, a napewno znacznie prosty od amerykańskiej plątaniny drążków skrętnych, wahaczy, amortyzatorów i Bóg wie czego. Sprężyny spiralne, guma i amortyzatory teleskopowe — to trzy główne rodzaje zawieszenia małego samochodziku. Nie damy ci się również rozbić kolego „niedowiarku". Nie pojedziesz za szybko: 80 km na godz. wystarczy no i poza tym my również stosujemy hamulce hydrauliczne.

Teoria jest teorią. Samochodziarza przekona najlepiej praktyka. A więc zwolennicy „olbrzymów" zapoznajcie się z niezwykle ciekawymi modelami przedstawionymi przez konstruktorów czechosłowackich na wystawie ludowych samochodzików w Pradze oraz z samochodzikami francuskiej produkcji. Są one właśnie przykładem dużej już doskonałości technicznej małego samochodziku.

„FRADA"

Przedstawicielem grupy najmniejszych samochodzików jest czterokołowa „Frada", wyposażona w dwusuwowy silnik Sachsa (stosowany powszechnie w niemieckich motorowerach) o pojemności 97 cm³, rozwijający moc 3 KM.



Samochodzik posiada napęd na tylne koła za pomocą suchego sprzęgła i trzybiegowej skrzynki przekładniowej z wstecznym biegiem. Zapłon jest typu motocyklowego za pomocą magneta. Chłodzenie powietrzne. Hamulce typu mechanicznego działają jedynie na koła tylne. Waga samochodziku mogącego pomieścić 2 osoby wynosi 140 kg. Szybkość maksymalna 40 km/godz.

„HANEL"

Przedstawicielem samochodzików o większym litrażu silnika jest czterokołowy „Hanel" przypominający zewnętrznie linią nadwozia francuskie mimicary.

Silnik będący własną przeróbką konstruktora silnika „Ogar" 350 cm³ jest górnozaworowy o płaskim ułożeniu cylindrów i pojemności 500 cm³ przy średnicy cylindra i skoku tłoka 65×70 mm. Moc silnika wynosi 16 KM.

Napęd od silnika na tylne koła przeniesiony zostaje za pomocą mokrego, tarczowego sprzęgła i czterobiegowej skrzynki przekładniowej z wstecznym biegiem. Wszystkie cztery koła samochodziku są niezależnie zawieszone za pomocą spiralnych sprężyn. Również i hamulce typu mechanicznego działają na koła przednie i tylne.

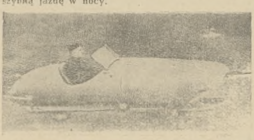
Opisana wyżej konstrukcja czyni samochodzik podobnym do normalnego pełnolitrażowego wozu i różni go z tego powodu znacznie od innych czeskich samochodzików, będących raczej „karosowanymi motocyklami". Waga samochodziku wynosi 280 kg. przy 2 miejscach wewnątrz nadwozia, szybkość maksymalna zaś 85 km/godz.



„DALNIK"

Wśród samochodzików zbliżonych do typu „karosowanych motocykli" najciekawiej przedstawia się dwukołowy „Dalnik" o idealnej aerodynamicznej linii, osiąga największą z pośród miniaturowych samochodzików szybkość, dochodzącą do 120 km/godz.

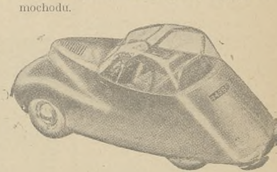
Dwutaktowy, dwucylindrowy silnik „Dalnika" o pojemności skokowej 615 cm, rozwija moc 19,5 KM. Silnik ten chłodzony wodą, zapala się lekko ze startu akumulatorowego. Wygodne miejsce kierowcy i siedzącego obok pasażera znajdują się prawie nad tylnym kołem. Nie odczuwają zbytnio wstrząsów na skutek teleskopowego resorowania tylnego i przedniego koła. Na przednie koło również skierowany jest napęd poprzez mechaniczne sprzęgło, trące, oraz czterobiegową skrzynkę przekładniową wygięta w kształcie litery „U", na której końcach (trzy biegi naprzód i 1 w tył). Rama „Dalnika" zamocowane przednie koło pozwala wzięcie pełnego skrętu w promieniu 500 cm. Obydwa koła zaopatrzone są w opony o rozmiarach 400 x 17. Po bokach posiada „Dalnik" małe, ruchome kółka chroniące i wspierające karoserię przy postoju. Kółka te umieszczone wysoko, a zaopatrzone w miniaturowe opony, pozwalają na pokonywanie ostrych wiraży z dużą szybkością, gdyż wspierają wtedy pojazd i utrzymują jego stateczność. Silny i szeroki snop światła przednich lamp umożliwia również szybką jazdę w nocy.



Zewnętrzne wykończenie pojazdu jest bez zarzutu. Efektowne zderzaki przednie i tylne, ozdobna maska, praktyczne i wygodne rozmieszczenie urządzeń do dyspozycji kierowcy są dopełnieniem tego szybkiego i praktycznego pojazdu.

„DOLO"

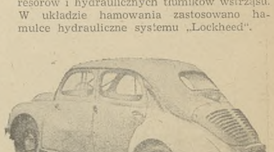
Ciekawie skonstruowany jest samochód „Dolo". Samochód ten obecnie produkowany we Francji w dwu typach, posiada czterocylindorwy, górnozaworowy silnik o średnicy cylindrów i skoku tłoka 58x54 mm (571 ccm) z chłodzeniem powietrznym, rozwijającym 4200 obr/min., moc 32 KM. posiada niezależne zawieszenie wszystkich kół za pomocą drążków skrętnych oraz hamulce typu B„endix-Lockheed". Typ mniejszy jest dwu- większy zaś czteroosobowy. Nowością jest zastosowanie obudowy górnej części nadwozia szkłem gatunku Plexil. Specjalną uwagę poświęcił konstruktor samochodu, były pilot wojenny, aerodynamicznej linii, która w modelu tym dochodzi wprost do doskonałości. Współczynnik oporu powietrza „Dolo" wynosi 0,17, podczas, gdy współczynnik dla normalnego czteroosobowego samochodu równa się 0,55 CW. Aerodynamiczne linie wpływają na wybitnie ekscentryczny wygląd samochodu.



„RENAULT"

Nowy typ „Renault" znajduje się w posiadaniu państwa. „Renault" ma stać się popularnym samochodem francuskim oraz głównym typem samochodu przeznacznego na eksport. Produkcja jego ma wynosić kilkaset samochodów dziennie, co jest wątpliwe przy obecnym reakcyjnym rządzie francuskim i ciągłych strajkach.

Samochód posiada czterocylindrowy, górnozaworowy silnik o średnicy cylindra i skoku tłoka 55×80 mm (760 ccm) wodnym chłodzeniu aluminiowej głowicy i bloku cylindrów. Stosunek sprężania 6.7 : 1, moc silnika 19 KM przy 4000 obr./min. Układ przeniesienia stanowi jednotarczowe sprzęgło i trzybiegowa skrzynka przekładniowa. Stosunek przeniesienia poszczególnych biegów wynosi: 3,7, 1.85, 1.07 do 1. Ciekawe jest iż nie zastosowano biegu bezpośredniego ani też tak popularnego obecnie nadbiegu. Układ przeniesienia i napędu wsparty jest na ramie na gumowych poduszkach i może być wymieniany jako jeden zespół. Samochód posiada niezależne zawieszenie kół przednich i tylnych za pomocą helikalnych resorów i hydraulicznych tłumików wstrząsu. W układzie hamowania zastosowano hamulce hydrauliczne systemu „Lockheed".



TAK PRACUJĄ ŻOŁNIERZE TRANSPORTU

ŁUŻYCKA BRYGADA ODPOWIADA NA APEL GÓRNIKÓW Z ZABRZA

Hasło uczczenia zbliżającego się dnia zjednoczenia klasy robotniczej w Polsce wzmożonym wysiłkiem pracy, rzucone przez górników kopalni Zabrze — Wschód, znalazło głęboki oddźwięk wśród żołnierzy służby samochodowo - traktorowej w naszej jednostce. Odbył się Zlot kierowców, traktorzystów i mechaników jednostek brygady, który obradował nad sprawą uczczenia święta zjednoczenia klasy robotniczej, dając wyraz łączności wojska z masami pracującymi.

Na zlot, który prowadził obrady pod przewodnictwem mjr. Nowackiego, przybył ppłk. Piekło i przedstawiciel kpt. Turowski. W przemówieniach swych na zlocie w w. podkreślili duży wkład pracy kierowców traktorzystów i mechaników w dotychczasowe osiągnięcia brygady na polu wyszkolenia, wykonania zadań na poligonie i współzawodnictwa, wskazując równocześnie pozostałe błędy i sposoby ich usunięcia.

W odpowiedzi na to i na odczytany apel górników kopalni Zabrze— Wschód, wystąpili w dyskusji żołnierze służby samochodowej jednostek brygady, wysuwając projekty prac do wykonania na dzień otwarcia kongresu zjednoczenia partii robotniczych celem jego uczczenia. Projekty, które następnie przyjęte zostały przez jednostkę do wykonania wysunęli: Kursant Chyla z Baterii Podchorążych Rezerwy, ogn. Wojtowicz, plut. Kostrzyc, plut. Krzywicki, kpr. Pyk, bomb. Matuszewski, kan. Majkowski, kan. Brzozowski, kan. Lewandowski, i inni.

W wyniku dyskusji nad wysuniętymi projektami poszczególne jednostki zobowiązały się wykonać:

Jedn. Wojsk. 2368 — 10 wózków do pracy pod samochodami, 2 komplety narzędzi samochodowych, i 3 pary nosilek akumulatorowych.

Jedn. Wojsk. 2327 — 4 komplety narzędzi samochodowych, aparat do badania świec pod ciśnieniem oraz skompletować jeden samochód ciężarowy.

Jedn. Wojsk. 2381 — zobowiązała się urządzić i wyposażyć w najnowocześniejsze modele sale wykładowe dla kursu kierowców, salę techniczną, eksploatacji samochodów i ruchu ulicznego.

Bateria Podchorążych Rezerwy zobowiązała się dostarczyć warsztatom jednostek — potrzebnych rysunków technicznych i udzielać pomocy fachowej.

Żywy udział w spółzawodnictwie dla wykonania tych prac zadeklarowali żołnierze najmłodszego rocznika.

Na zakończenie zlotu uchwalona została rezolucja podkreślająca braterski stosunek wojska do klasy robotniczej i zapewniająca o wykonaniu postawionych sobie zadań.

ppor. Borowicz



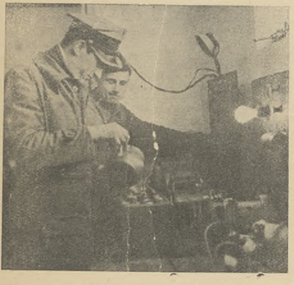
PRZEDZIMOWE PRACE W OKRĘGOWEJ KOMPANII

Okres przygotowania samochodów do eksploatacji jesienno-zimowej w naszej kompanii samochodowej poprzedziły pogadanki na temat znaczenia przedzimowego przeglądu. To też nic dziwnego, że wszyscy kierowcy i mechanicy z zapałem przystąpili do pracy.



Samochody jednostki zgromadzono w wielkiej hali garażowej, gdzie kierowcy pod kierownictwem ppor. Bojana „do gruntu" zbadali stan swych wozów.

Sprawdzono więc dokładnie stan hamulców, układ kierownicy (czy nie ma luzów), układ paliwowy — regulując gaźniki na wolne obroty. W kilku samochodach osobowych trzeba było również poprawić ustawienie kół, ponieważ jak wiadomo zimą zbieżność nie tylko niszczy opony ale może stać się też łatwo przyczyną wypadku. Na zakończenie przejrzano dokładnie system elektryczny, który w wypadku zaniedbania może kierowcy przysporzyć najwięcej kłopotów. Tu już trzeba się tylko zwrócić o pomoc do kolegów elektryków. Wymontowane akumulatory oddano do uzupełnienia kwasem i naładowania. Pomocnik ppor. Bojana kpr. Gizumowicz pouczał wszystkich kierowców mówiąc im o znaczeniu utrzymywania akumulatora stale naładowanym w czasie mrozu, mówiąc: Zostawiłeś wóz z słabym akumulatorem na małym nawet mrozie, przychodzisz, a tu w środku bracie zamiast elektrolitu, lody. No i po skrzynce i płytach. Jak zaś będzie zawsze dobrze naładowany to mały i większy mróz zawsze dobrze wytrzyma.



Przejrzane samochody przejechały skolei na drugą halę, gdzie odbyło się przemywanie układów chłodzenia, uzupełnienie w razie potrzeby układu hamulców hydrolem i wymiana ogumienia. Stare ogumienie zostało zdane na magazyn, to zaś, które miało tylko mniejsze uszkodzenia, oddano do warsztatu wulkanizacyjnego. Kpr. Zielski Ryszard, pouczył przy tym wszystkich kierowców, że dobre opony trzeba montować na koła napędzane oraz żeby dobierać na koła podwójne opony o jednakowym stopniu zużycia. Tu również wymieniono olej letni, znajdujący się w miskach olejowych (karterach), dyferencjałach i skrzynkach przekładniowych na zimowy.

Nie zapomniano również o samochodach stojących na konserwacji, podległy one takiemu samemu przeglądowi. Na koła tylne założono im już łańcuchy przeciwślizgowe.

Kierowcy przygotowali również dwa wielkie kotły do podgrzewania wody i oleju, które później w zimie ułatwią im pracę przy rozruchu silnika. Pomyślano również o zabezpieczeniu studni przed mrozem owijając ją słomą. Tak samo przejrzano dokładnie garaże i usunięto wszystkie nieszczelności i dziury, którymi mogłyby przedostać się mróz czy śnieg.

Samochody zaopatrzone zostały w piasek, szmaty, łopaty i holowniki, tak by mogły zawsze poradzić sobie ze śniegiem.

DYSPOZYTOR W JEDNOSTCE SAMOCHODOWEJ

Służba dyspozytora w jednostce samochodowej jest bardzo ważna i odpowiedzialna. Od dobrej służby dyspozytorskiej zależy punktualne wyjście samochodów jednostki na wykonanie zadania. Dyspozytor jednostki jest gospodarzem parku samochodowego. Od jego sumiennej i obowiązkowej pracy w dużej mierze zależy w jakim stanie technicznym wypuści samochód. Dyspozytor jednostki jest tak, jak podoficer służbowy kompanii, który przed wyjściem żołnierza na przepustkę ogląda go od góry do dołu czy odpowiada regulaminowemu wyglądowi i czy można go wypuścić, a ewentualne zaniedbania każe mu przed wyjściem usunąć. Tak samo dobry dyspozytor ogląda samochody, czy są zaopatrzone w odpowiednie dokumenty (rozkaz wyjazdu, książka rejestracyjna, prawo jazdy kierowcy), czy samochód jest technicznie sprawny to znaczy, czy ma odpowiednie hamulce, sprawną kierownicę, resory i błotniki poprzykręcane i całe, odpowiednią ilość materiałów pędnych i smarów, wygląd zewnętrzny, czystość zewnątrz i wewnątrz, czy numery rejestracyjne są dobrze przykręcone nie pogięte i połamane, podaje dokładnie trasę jazdy i adres, pod którym kierowca ma się zameldować. Zapisuje w książce dyspozytora — czas wyjazdu samochodu; do czyjej dyspozycji i do jakiej miejscowości samochód wyjechał.

Po powrocie każdy kierowca melduje swój przyjazd i wykonanie zadania u dyspozytora, oraz melduje czy samochód może wykonać następne zadania, czy też wymaga naprawy. Dyspozytor zapisuje czas przyjazdu samochodu, odbiera od kierowcy rozkaz wyjazdu sprawdza, czy jest należycie wypełniony i podpisany przez użytkownika z podaniem daty i godziny zwolnienia oraz podpisem kierowcy odbiera dowód rejestracyjny i odsyła samochód do parku.

Sprawne zorganizowanie służby dyspozytorskiej w jednostce samochodowej jest bardzo ważnym zadaniem. Ułatwia ono prace w dowodzeniu, podnosi stan techniczny taboru samochodowego, zmniejsza ilość wypadków, daje dobrą kontrolę pracy samochodu, przyczynia się do dobrego wyglądu zewnętrznego samochodu.

Punkt kontrolny, dyspozyturę należy umieścić przy bramie wjazdowej (o ile jest więcej bram wjazdowych, zamknąć na stałe dla samochodów) o ile jest pomieszczenie przy bramie należy wykorzystać, o ile niema trzeba wybudować z takim wyliczeniem ażeby dyspozytor miał okna na bramę i miał możność widzieć samochody wyjeżdżające i przyjeżdżające. Na punkcie kontrolnym musi być telefon miejski oraz wewnętrzna centrala telefoniczna z której dyspozytor ma połączenie telefoniczne z d-cą jednostki, parkiem samochodowym, warsztatem remontowym, stacją benzynową, dyżurnymi parków i kompanii. Na punkcie kontrolnym o ile jednostka jest zradiofonizowana powinien znajdować się w każdym pomieszczeniu jak sale żołnierskie, świetlice, kancelarie, garaże, zaś duże głośniki na placach, przez które dyspozytor wywołuje żądane samochody, co ułatwia natychmiastowe wykonanie rozkazów. Jeśli jednostka nie posiada wewnętrznej centrali telefonicznej i nie jest zradiofonizowana, przy dyspozytorze powinien być goniec, który odszukuje żądanych kierowców i ustnie wydaje rozkazy.

por. Ledwos

CO WIEMY O OŚRODKACH MOTOROWYCH

POWSZECHNEJ ORGANIZACJI

»SŁUŻBA POLSCE«

...akcja szkolenia kierowców w ramach „Służby Polsce“ została zapoczątkowana przed paroma miesiącami, a dziś czynnych jest już 14 ośrodków szkoleniowych, we wszystkich miastach wojewódzkich.

* * *

...turnus szkoleniowy trwa 5 miesięcy i obejmuje 256 godzin nauki, a z tego 2/3 stanowią zajęcia praktyczne w warsztatach.

* * *

...na I-szym 5-miesięcznym turnusie znajduje się 2.000 junaków, a liczba ta jeszcze wzrośnie w turnusach następnych.

* * *

...turnus drugi rozpocznie się z dniem 1-go lutego we wszystkich ośrodkach. W ten sposób będą się odbywały rocznie dwa turnusy po 5 miesięcy z jednomiesięczną przerwą między jednym a drugim.

* * *

...czynny jest ośrodek „SP“ w Lublińcu szkolący młodzież wiejską na traktorzystów. Na turnusie znajduje się 300 junaków, którzy po jego ukończeniu staną do pracy w stacjach traktorowych.

* * *

...ukończenie kursu daje junakom pierwszeństwo w otrzymaniu pracy, oraz przydział do wojsk samchodowych przy poborze do wojska.

* * *

Pomieszczenie ośrodka szkoleniowego w Warszawie zostało parę miesięcy temu odnowione i odremontowane przez samych junaków, którzy założyli światło, wprawili szyby i przygotowali salę do zajęć. Dziś ośrodek jest już czynny i prowadzi normalną pracę wyszkoleniową, mając na kursie 210 junaków. Podstawą wyszkolenia jest znajomość budowy samochodu tak teoretycznie, jak i praktycznie. Do tego dochodzą ćwiczenia przygotowawcze do zajęć warsztatowych, uczące junaków operowania narzędziami i praktycznej pracy nad częściami samochodowymi. Z pomocy naukowych ośrodek posiada przekrój samochodu ZIS, oraz zawieszone w sali repetecyjnej rysunki schematyczne z części podwozia i silnika, a ponadto wykonane przez junaków znaki drogowe. W sali montażowej znajdują się ustawione na stołkach silniki, których rozbieranie i składanie daje kursantom bezpośrednie doświadczenie z pracy warsztatowej i przy poznawaniu budowy i działania motoru. Program obejmuje jeszcze wykłady o przepisach ruchu, czytania mapy i udzielania pomocy. Duży nacisk położony jest na wychowanie obywatelskie. Najwięcej pracy wkłada d-ca ośrodka kpt. Muran, będący całkowicie oddany kursowi i dokładający wszelkich starań, by turnus stał na wysokim poziomie; dzielną pomoc znajduje on w osobie ob. Różanowicza, który jako doświadczony pedagog prowadzi wykłady.

Wprowadzone współzawodnictwo przy egzaminach dało już kilku prymusów. Do tej pory na czoło wysunął się junak Batorski, ale w ślad za nim kroczą junacy: Łęgowski, Rodak i Dobrzański. Wszyscy oni przodują w zajęciach i swą pilnością dają przykład innym. Obecny kurs uważają za wstęp do dalszej nauki, tak teoretycznej, jak i praktycznej.

W niedługim czasie kończy się I-szy turnus, a po zdaniu egzaminów staną do pracy wyszkolone kadry kierowców, by wykazać swą wysoką wartość fachową nabytą dzięki akcji motorowej stworzonej w ramach „Służby Polsce“.



...wielką pomoc dla „SP“ niesie Wojsko Polskie. Jednym z dowodów opieki wojska są znajdujące się w każdym ośrodku przekroje samochodów ZIS wykonane przez Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne w Siemianowicach.

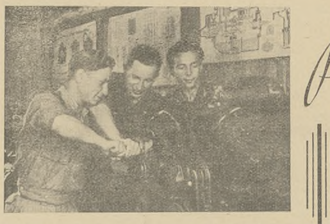
* * *

...„Służba Polsce“ przez swą akcję wyszkolenia motorowego wprowadza nowy typ kierowcy— świadomego obywatela, który nie tylko umie dobrze prowadzić samochód, ale znając jego budowę, właściwie eksploatuje powierzony mu sprzęt.

* * *

..wysoka wartość etyczna junaków jest rękojmię dobrej konserwacji taboru samochodowego, co jest rzeczą zasadniczej wagi w dzisiejszych warunkach, gdy zakupienie każdego nowego pojazdu jest bardzo dużym wydatkiem dla państwa, tym cięższym, że płacimy za nie naszym największym bogactwem — węglem.

* * *



WALCZYMY Z KATASTROFAMI

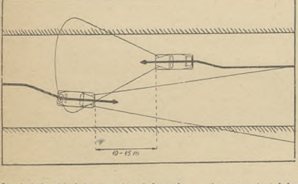
Każdy wypadek samochodowy przynosi ogromną stratę tak państwu i wojsku jak i samemu kierowcy.

W katastrofie zniszczeniu ulega bowiem cenny samochód i cenniejsze jeszcze życie ludzkie. Nie wykonany zostaje również rozkaz mający nieraz, jak na wojnie, podstawowe znaczenie (dowóz amunicji, rozkazów), niesumienny kierowca wędruje zaś do więzienia, odczuwając boleśnie swą poprzednią lekkomyślność.

Musimy zatym wypowiedzieć bezwzględną walkę katostrofom i wypadkom samochodowym.

Kto ma walczyć z katastrofami i jak?: — zapytacie koledzy: Właśnie my kierowcy. Nie ma bowiem katastrof powstających bez winy kierowcy. On bowiem odpowiada w pierwszym rzędzie za stan techniczny swego samochodu i nie pomoże żadne tłumaczenie, że hamulce nie „trzymały“, czy też „rzucało kierownicą“ lub „zarzuciło wozem“. U dobrego kierowcy który dokonał dokładnego przeglądu przedzimowego, który zna dobrze i umie przeprowadzić przegląd Nr. 1 i 2 układ kierownicy i hamulcowy będą zawsze zapewniały bezpieczeństwo. Jemu nie będzie rzucało kierownicą na skutek złej zbieżności kół, ani też nie zarzuci go, bo ma jedną z opon zdartą drugą zaś nową.

Podstawą więc koledzy walki z wypadkami jest codzienny dokładny przegląd naszego samochodu. Usuwanie najmniejszego niedomagania nie czekając aż stanie się ono niebezpiecznym. Znajomość pracy poszczególnych zespołów i ich regulacji, którą uzyskamy zapoznając się uważnie z instrukcjami Departamentu Służby Samochodowej M.O.N. o przeglądach nr. 1 i 2. Drugą oprócz niedbałości o samochód przyczyna powstawania wypadków, szczególnie zaś w okresie zimowym jest lekceważenie przez kierowcę niebezpieczeństwa, które niosą ze sobą, deszcz, śnieg, lód i ciemność.



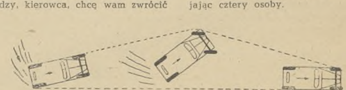
UWAGA! Snopem światła nie oślepiaj kolegę. Włącz odpowiednie światło

W letniej porze, na suchej drodze zdarza się czasami, że uda się nam wyminąć niebezpieczeństwo spowodowane „kawalerską“ jazdą. Pewność tę niektórzy niesumienni kierowcy, którym szczęście dopisało przenoszą często na zimę. Tu zaś ono zawodzi. Na przesypanej śniegiem jezdni, czy mokrym asfalcie droga hamowania przedłuża się. Ostre naciśnięcie hamulca to zaś nieuniknione zarzucenie wozu i katastrofa. Nie pomoże więc nawet najbardziej „błyskawiczna orientacja“ i pewność siebie.

Przystępując do zimy musimy wszyscy zapoznać się z przepisami jazdy w tej najtrudniejszej dla kierowcy porze roku i ściśle się ich trzymać. Jako starszy może od was koledzy, kierowca, chcę wam zwrócić uwagę na trzy najpoważniejsze niebezpieczeństwa. Po pierwsze koledzy jedźcie w zimie wolno, pamiętajcie, że padający deszcz czy śnieg zmniejsza przed wami pole widzenia, śliska nawierzchnia nie pozwala na ostre hamowanie, które w razie nagłego niebezpieczeństwa staje się odruchem zakończonym katastrofą. Pamiętajcie o światłach. Noc wzmaga niebezpieczeństwo podwójnie ponieważ jeszcze bardziej ogranicza wam pole widzenia, daje zaś często pozory możliwości zwiększenia szybkości, bo droga jest przecież pusta. Tymczasem, gdy nagle wyrośnie przeszkoda, wtedy nie zdążycie uniknąć katastrofy Widziałem wypadek, gdy kierowca jadąc z szybkością 80 km. godz. wpadł w zaspę śnieżną na zakręcie (którą jadąc powoli, wyminąłem) i straciwszy panowanie nad kierownicą znalazł się ranny na polu obok, wywróconego kołami do góry, samochodu. Pamiętajcie także o przygaszaniu świateł przy mijaniu, oślepianie staje się rok rocznie przyczyną szeregu wypadków.

Stając, miejcie zawsze zapalone światła pozycyjne i sygnał „stop“.

Wiecie przecież sami najlepiej jak niebezpiecznie jest gdy nagle wyrasta przed wami nieoświetlony wóz. Podobny wypadek miał miejsce w zeszłym roku pod Warszawą gdy wojskowy Studebaker wpadł na nieoświetloną osobówkę miażdżąc ją i zabijając cztery osoby.



UWAGA! Tył zarzuca w prawo — kierownicą w prawo!

A zatym koledzy. Troska o stan techniczny samochodu, ostrożna i zgodna z przepisami jazda i całkowite wyrzeczenie się wódki w drodze, a katastrofy znikną całkowicie. Kpr. Z. W.

EKSPLOATACJA POJAZDU

JAZDA WE MGLE

Mgła jest jedyną z największych przeszkód w czasie jazdy. Przy niej zmniejsza się widzialność czasem aż do metra przed wozem, a jednocześnie zmusza nas do zmniejszenia szybkości, w zależności naturalnie od gęstości mgły.

W czasie mgły jedziemy zawsze (i we dnie) z zapalonymi światłami, w czasie dnia z miejskimi, a w nocy zależnie od rodzaju mgły.

Abyśmy mogli jechać bezpiecznie musimy się trzymać lewymi kołami środka drogi, patrząc daleko przed siebie na prawy kraj szosy (krawężnik, rów. lub stok)— w ten sposób utrzymamy się na właściwej pozycji, gwarantującej nam względnie bezpieczeństwo jazdy. Patrzymy przed sobą na taką odległość, na jaką nam gęstość mgły pozwala, pamiętając o tym, że widzimy tylko zarysy przedmiotów przed sobą bardziej lub mniej jasne oraz o tym, że musimy zahamować wóz na taką odległość na jaką widzimy.

W mgle wolna jazda jest najszybszą i najbezpieczniejszą. Unikajmy wyprzedzania, gdyż nigdy nie możemy wiedzieć, co jedzie przed mijanym wozem.

Wielką przewagę mają wozy z kierownicą z prawej strony, wtedy widzimy dobrze prawy krawężnik i trzymając się go możemy łatwo utrzymać się na kraju szosy. Wygodną rzeczą jest też opuszczona przednia szyba, mgła bowiem osadza się skraplając, co bardzo zmniejsza widoczność. Gdy szyby opuszczanej nie mamy, to lepiej wychylić się w bok, patrząc bezpośrednio na szosę.

Jazda w nocy we mgle, jest jeszcze cięższa. Używanie świateł szosowych nie ma żadnego sensu i jest bardzo niebezpieczne. W tym wypadku bowiem światła nasze zostają odbite od cząsteczek mgły i nas oślepiają, trzeba więc zredukować je na mniejsze a nierzadko poprzestać na miejskich. Gdy naprzeciwko nas jedzie wóz z silnymi światłami, to wysuńmy się na środek szosy, a wtedy będziemy widzieli, czy jest coś między nami. Gdyby światła nagle przygasły, znaczy to, że ktoś się znajduje między naszymi wozami i dojrzymy przy tym jego kontury. Widoczne światła wozu przeciwnego świadczą, że droga jest wolna, musimy jednak uważać, by w porę zjechać na prawą stronę, gdyż może być zderzenie.

Wielką pomocą jest używanie żółtych żarówek, lampa taka musi być zamocowana możliwie nisko, mgła bowiem nigdy nie sięga do samej ziemi i nisko opuszczone światło daje nam stosunkowo dalekie pole widzenia. Żółty kolor światła ma tę wielką zaletę, że nie odbija się od mgły i przez to dalej ją przenika niż białe.

Światła przeciwmgielne trzeba jednak podłączyć z mniejszymi, gdyż nie przygaszane bardzo silnie oślepiają, w ogóle wolno ich używać tylko w czasie mgły, lub kurzu, tak że najpraktyczniejsza jest osobna lampa ze swoim własnym wyłącznikiem

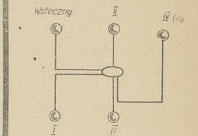
Często jednak mgła jest tak gęsta, że jazda jest w ogóle nie możliwa, wtedy jedna z osób musi iść przed samochodem, rozpoznając drogę. W wypadkach, gdy jesteśmy sami, lepiej stanąć (nie gasząc świateł!) i czekać aż mgła przejdzie, gdyż na ogół posuwa się ona wraz z wiatrem.

Pamiętać jednak zawsze należy, gdy jesteśmy zmuszeni do jazdy we mgle, by zachować jak najdalej idącą ostrożność, zwracając baczną uwagę na przedmioty nie oświetlone, jak rowerzyści, furmanki, pieszych i bydło.

„Spiesz się powoli"! jest naczelną dewizą jazdy we mgle!

SKRZYNKA TECHNICZNA

MADEJSKI ALFRED, POZNAŃ UL. WYSPIAŃSKIEGO 25. Spotykamy obecnie w Polsce dwa modele samochodu osobowego marki Mercedes-Benz z silnikiem umieszczonym z tyłu wozu (Heckmotor). Jeden z nich większy, odpowiada prawie całkowicie tak popularnemu 170 V z uwzględnieniem zmian konstrukcyjnych spowodowanych przeniesieniem silnika, oraz skrzynki przekładniowej zblokowanej z wyrównywaczem (dyferencjałem). Silnik tego samochodu 170 H, o objętości skokowej cylindrów 1700 cm , posiada 4 tłoki średnicy 75,0 mm. Tak więc Panski samochód, mający średnicę tłoków 70,0 mm. i objętość skok. cylindrów 1300 ccm, będzie tym drugim, mniejszym modelem, Mercedesem — 130 H. Na „wrażliwy" jakoby wyrównywacz (dyferencjał) Panskiego samochodu widzimy jedynie dwie następujące rady: 1 — zwrócić specjalną uwagę na łagodne przełączenie biegów, ruszanie z miejsca (zwłaszcza pod gó-



rę) itp. 2 — sprawdzać co 4 — 5 tys. km. czy ślimacznica wyrównywacza jest dostatecznie silnie skręcona z obydwoma bocznymi pokrywami zazębionymi z przegubami półosiek. W razie bowiem zluzowania chociażby minimalnego którejś z 6 śrub ściągających ślimacznicę z pokrywami, głęboko zazębiający się ślimak, ściera zęby — co w rezultacie powoduje luz i, co za tym idzie, całkowite uszkodzenie wyrównywacza. Drugą sprawą na którą chcielibyśmy zwrócić Panu uwagę to kwestia racjonalnego wykorzystania mocy silnika. Pańska skrzynka przekładniowa posiada 4, a nie 3 jak Pan podaje, biegi do przodu. Dopiero przy użyciu biegu czwartego (nadbiegu) uzyskujemy lżejszą pracę silnika, co w połączeniu ze sprawnie działającym systemem chłodzenia, uniemożliwi jakiekolwiek grzanie się silnika.

Jednocześnie chcemy zwrócić uwagę pana na właściwy dobór oleju do wyrównywacza (dyferencjału).

Zmęczysz silnik przy uruchamianiu— silnik zmęczy cię w drodze



Nieudolne uruchamianie silnika w okresie jesienno - zimowych chłodów i mrozów powoduje przedwczesną jego „starość", a nieraz i gwałtowny koniec. Niska temperatura bowiem szczególnie niekorzystnie wpływa na warunki, w jakich powstaje zapalenie mieszanki. Na zimnej gładzi cylindra osiada i skrapla się i tak już uboga mieszanka (benzyna na zimnie gorzej „paruje"). Szczelność cylindrów pod wpływem niskiej temperatury jest nieco mniejsza, co powoduje złe zasysanie i sprężanie. Skostniały olej uniemożliwia nadanie rozrusznikiem odpowiednich obrotów, co w rezultacie szybko rozładowuje akumulator.

Dlatego najpierw przy pomocy korby przekręcamy kilka, a nawet kilkanaście razy wał korbowy, aby „rozetrzeć" oliwę we wszystkich łożyskach. Gdy korba idzie lżej wiemy, że teraz już sam rozrusznik nada silnikowi odpowiednie obroty.

Jeżeli w układzie chłodzenia nie mamy niezamarzającego płynu — woda została wypuszczona już uprzednio — to teraz należy przygotować nową jej porcję. Dobrze, jeżeli będzie to woda przynajmniej letnia. Jednak nie wlewamy jej odrazu t. j. przed uruchamianiem silnika. Zwłaszcza przy większych mrozach jest to niewskazane.

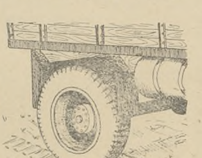
Z kolei zasysamy mieszankę przez kilka obrotów wału korbowego z ustawionym na ssanie gaźnikiem. Dopiero teraz włączamy zapłon i przy naciśnięciu przyśpiesznika rozpoczynamy uruchamianie silnika za pomocą rozrusznika. Gdy silnik rozpoczął normalnie pracować, zamykamy stopniowo ssanie. Teraz dopiero wlewamy przygotowaną wodę do chłodnicy, aż do całkowitego napełnienia układu chłodzącego.

Po uruchomieniu silnika nie ruszamy jednak „z kopyta". Czekamy cierpliwie, aż silnik zagrzeje się do, zaleconej przez wytwórnię, temperatury (40 — 60), a nawet przez okrycie silnika i chłodnicy dopomagamy do szybkiego wzrostu temperatury.

Powyższe przygotowania nie rozwiązują jednak całkowicie kwestii przy bardzo silnych mrozach. Wtedy, o ile nie opróżniliśmy miski olejowej (karteru) , to musimy przy tak niskiej temperaturze rozgrzać najpierw znajdujący się w niej olej przez podstawienie jakiegoś, niegrożącego podpaleniem, naczynia z ogniem. Niejednokrotnie trzeba również podgrzać olej w skrzynce przekładniowej, o ile nie chcemy uruchamiać silnika przy wyciśniętym sprzęgle. Również pożądane jest sprawdzenie instalacji elektrycznej, zwłaszcza wysokiego napięcia (cewka), gdyż każda nieudana próba uruchomienia silnika kosztuje nas nie tylko znaczną stratę mocy akumulatora, ale także niszczenie i forsowanie samego silnika.

Prawidłowe zakładanie łańcuchów przeciwśnieżnych

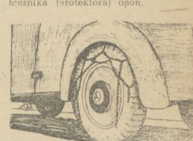
Bardzo często w ciągu mroźnej i śnieżnej zimy, łańcuchy na kołach naszego samochodu dają jedyną możliwość poruszania się po zasypanych drogach, czy chociażby tylko przejechania przez zaspy śniegu.



Aby jednak wykorzystać całkowicie „dobrodziejstwo" przeciwśnieżnego łańcucha, musimy poznać prawidłowy sposób zakładania go na koła. Przekonamy się, że nie jest to czynność ani skomplikowana, ani trudna. Wtedy napewno będzie się nam chciało, w razie jazdy po twardej nawierzchni, zdjąć łańcuchy (co zaoszczędzi zarówno łańcuchy, jak i przede wszystkim opony), gdyż nie przestraszy nas myśl powtórnego ich zakładania.

Na dokładnie rozciągnięty na ziemi łańcuch wjeżdżamy kołem, które chcemy „uzbroić". Początek łańcucha z zapięciem, „wychodzący" wtedy z pod koła, nakładamy na oponę. Po przekręceniu się zapięcia wraz z kołem przez szczytowy punkt koła, łańcuch naciąga się coraz bardziej, umożliwiając łatwe spięcie wszyskich klamer.

Łańcuch musi być naciągnięty bardzo mocno, gdyż tylko wtedy spełni swe zadanie. Pozatym należy go co jakiś czas przesuwać w inne przełożenie (zdejmować i zakładać na nowo), aby nie odgniatać za bardzo bieżnika (protektora) opon.



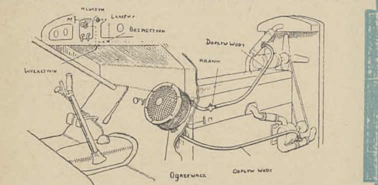


½ godziny w garażu

OGRZEWANIE SAMOCHODU
W ZIMIE

Do najtańszych i skutecznych ogrzewaczy należą powietrzne grzejniki, które dzięki swej prostocie i nieskomplikowanej budowie mogą służyć latami.

Grzejnik taki składa się z lejka zbierającego powietrze tuż za wentylatorem (a więc już nieco ogrzane ciepłem promieniującym z chłodnicy), z podgrzewacza wmontowanego w rury obiegu wody chłodzącej, oraz rury łączącej podgrzewacz z wylotem umocowanym wewnątrz wozu. Powietrze pchane wentylatorem dostaje się przez lejek do podgrzewacza, a stąd po ogrzaniu wydosta je się do wnętrza wozu. System ten ma dwie ważne zaletv: 1) zapewnia jadącym dopływ świe-



żego powietrza, 2) nie wymaga kosztów.

W większych samochodach, gdzie wewnątrz nadwozia jest obszerniejsze, należy zainstalować przy wylocie wentylator elektryczny, któryby energiczniej rozprzestrzeniał ciepłe powietrze.

Oprócz ogrzewaczy zasilanych ciepłem wody krążącej w termosyfonie istnieje inny system, w którym c i e p ł o p o b i e r a n e j e s t z r u r y w y d e c h o w e j, posiadającej, jak wiadomo, również wysoką temperaturę.

Oba te systemy oparte są na identycznych założeniach. Wylot rury doprowadzającej powietrze można umieścić w dowolnym miejscu, najczęściej pod deską rozdzielczą, w wozach zaś z przedziałem między miejscem kierowcv. a tylnymi siedzeniami, w ściance dzielącej pasażera od kierowcy.

Buduje się również urządzenia ogrzewające „obiegowe", to znaczy: świeże, ogrzane powietrze wprowadza się do karoserii, a następnie wyciąga przy pomocy dmuchawy, skierowując je ponownie do drugiego podgrzewacza ,skąd po ponownym podgrzaniu wraca ono z powrotem do wnętrza wozu.

Zbliżoną konstrukcję mają podgrzewacze, w których źródłem ciepła jest woda chłodząca.

Zasadniczą częścią tego aparatu jest wodny grzejnik rurkowy, połączony z wentylatorem elektrycznym. Ciepło czerpie grzejnik z wody chłodzącej, doprowadzanej z chłodnicy przy pomocy dwóch rurek, połączonych odpowiednio obiegiem chłodzącym silnik. Woda nagrzewa bardzo silnie rureczki grzejnika, a te wypromieniowują ciepło ogrzewające powietrze ssane przez wentylator elektryczny.

Inny wodny ogrzewacz, większego typu (używany w autokarach) składa się z dwóch zespołów rurek ogrzewających i dwóch wentylatorów elektrycznych. Tego rodzaju ogrzewacze zbudowane w kształcie skrzynkowego kaloryferu ustawia się pod siedzeniem.

Wreszcie trzeba jeszcze wspomnieć o bardzo prostych ogrzewaczach katalitycznych, tanich w użyciu. Są to tak zwane piecyki bezpłomienne, do których stosuje się jako paliwo płyny łatwoparujące, w pierwszym rzędzie benzynę.

Ogrzewacz katalityczny przystosowany do ogrzewania wnętrza wozu zawieszany jest najczęściej pod deską rozdzielczą i ma kształt niewielkiej skrzyneczki. Inne grzejniki tego typu oraz piecyki kamienne są budowane w kształcie podnóżków, które mogą być ustawiane w dowolnych miejscach na podłodze karoserii.

Ponieważ jednak taki piecyk katalityczny, jak i kamienny wymagając dłuższych wstępnych przygotowań, (jak np.: nagrzewanie poza obrębem garażu) — nie cieszą się one zbyt wielką popularnością. szczególnie wśród tych automobilistów, którzy używają samochodu „na codzień".

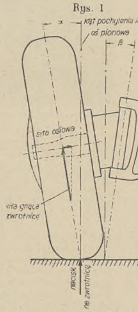
W naszych warunkach najbardziej godne polecenia są instalacje ogrzewające, które pobierają ciepło z rury wydechowej, bądź chłodnicy. Najtańsze są, rzecz prosta, instalacje z podgrzewaczem powietrza umieszczonym wprost na rurze wydechowej, które ogrzewają świeże powietrze, czerpane z zewnątrz wozu.

co oznacza
USTAWIENIE PRZEDNICH KÓŁ

Na wstępie należy sprostować sam tytuł niniejszego artykułu, który powinien raczej brzmieć — „ustawienie przedniej osi", gdyż samych kół zasadniczo nie ustawia się. Rozwój przyrządów do ustawienia przedniej osi pozwala na całkowite zmechanizowanie tej pracy. Nie mniej pełne zrozumienie celowości i ważności ustawienia przedniej osi bezwzględnie tę pracę nam ułatwi. Omówmy więc kolejno cechy ustawienia przedniej osi i ich znaczenie.

P o c h y l e n i e k ó ł (nieprawidłowo nazywane „karosarzem").

Rys. 1



Przez pochylenie kół rozumiemy odchylenie płaszczyzny koła osi pionowej (rys. 1). Wielkość tę określamy kątem (kąt a) i mierzymy w stopniach. Przy pewnych systemach niezależnego zawieszenia przednich kół, kąt ten nie jest wielkością stałą i zmienia się w zależności od obciążenia przedniej osi. W tych wypadkach pomiaru właściwego kąta pochylenia należy dokonywać przy pełnym dopuszczalnym obciążeniu samochodu. Drugim nieodzownym warunkiem jest ustawienie mierzonego koła „na wprost", gdyż również skręt koła, na skutek pochylenia sworznia zwrotnicy (na rys. 1 (B) zmienia jego wartość.

Na temat znaczenia pochylenia kół zdania są podzielone. Pewnym jest, że na skutek pochylenia koła nacisk nie działa w całości gnąco na zwrotnicę, lecz rozkłada się częściowo w kierunku osiowym zwrotnicy (do środka pojazdu), znosząc tym samym ewentualne luzy w łożyskach koła.

Dopiero łącznie z tak zwanym kątem wyprzedzenia (sworznia zwrotnicy) pochylenie kół zmniejsza siłę potrzebną do kierowania kołami.

Przy bardzo słabo napompowanych oponach, duży kąt pochylenia kół zwiększa zużycie opon. Rys. 2 wyjaśnia ten wypadek. Droga przebyta przez zewnętrzny kraj opony oznaczona na rys. przez A jak i przez wewnętrzny oznaczony przez B musi być jednakowa, jeżeli pojazd ma się poruszać po linii prostej. Ponieważ zewnętrzny kraj opony toczy się po promieniu R-1 mnieiszym od promienia wewnętrznego R-2, przeto kraj zewnętrzny opony (A) musi ślizgać się po powierzchni, aby przebyć tę samą drogę co wewnętrzny skraj opony. „Ślizganie" takie jest połączone z dużym tarciem i wywołuje gwałtowne nagrzewania i ścierania się opony.

Pochylenie kół wynosiło przy starych typach samochodu 2° — 3° podczas gdy obecnie waha się w granicach ½° — 2° (ściśle określonych dla danej marki i typów samochodu). Wartość ta zbliża się bardzo do zera t. zn. w nowoczesnych samochodach przednie koła stoją niemal w osi pionowej.

Następną cechą ustawienia przedniej osi jest zbieżność kół (Rys. 3). Jest to różnica pomiędzy odległościami obręczy na tyle i na przodzie kół przednich. I tutaj dla właściwego określenia tej wielkości istnieją pewne określone warunki. A więc pomiar winien być dokonany na wysokości osi kół. Następnie do pomiaru — koła musza być ustawiono prosto.

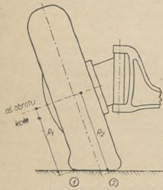
Zbieżność kół można w pewnych granicach regulować przez zmianę długości poprzecznego drążka kierowniczego.

Zasadniczymi celami zbieżnego ustawienia kół jest ułatwienie kierowania przez uzyskanie dążności układu kierowniczego do zachowania kierunku jazdy, oraz przez stworzenie pewnego stałego nacisku na układ drążków kierowniczych dla zapobieżenia drgań koła w osi obrotu sworzni zwrotniczych.

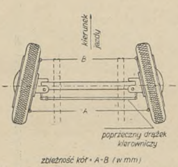
Wielkość zbieżności (Rys. 3 A—B) waha się przy dzisiejszych samochodach w granicach 3 — 10 mm. Trzeba sobie jednak zdać sprawę z tego, że skośne ustawienie kół w stosunku do kierunku jazdy wynikłe z bieżnego ustawienia musi wpływać w silnym stopniu na zużycie opon, jak również powiększa opory toczenia a tym samym zużycie paliwa. To też nowoczesne samochody buduje się obecnie o zbieżności przednich nie przekraczającej 2,5 mm (1 cala) nawet przy samochodach ciężarowych.

W kolejnych artykułach omówimy dalsze trzy cechy ustawienia przedniej osi mianowicie pochylenia sworznia zwrotnicy, promienia zataczania i wyprzedzenia oraz przyrządy i sposoby sprawdzania i regulacji przedniej osi.

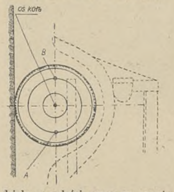
Rys. 2



Rys. 3



zbieżność kół • A-B (w mm)



SPORT



IMPREZY RAIDOWE

— TO NASZA MOCNA KONKURENCJA W MIĘDZYNARODOWYCH SPOTKANIACH

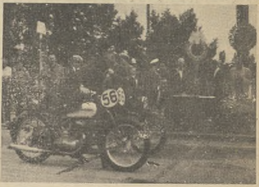
Pośród tegorocznych imprez motocyklowych największa ich ilość przypada na raidy. Są to przeważnie jednodniowe, 100 — 300 km. etapy połączone z jedną lub dwoma próbami (szybkości, zręczności itp.). Imprezy takie mają na celu przede wszystkim przeprowadzenie wszechstronnego egzaminu zawodnika kierowcy. Czynnik współzawodnictwa, a często i współdziałania (jazda w zespole) pobudza tu kierowcę do stałego osiągania coraz lepszych wyników. Trudne warunki jazdy w terenie, którego jest często około 50 km. trasy, oraz „wyśrubowane" czasy i inne przepisy regulaminu, zmuszają startujących zarówno do troskliwego przygotowania maszyny, jak i do wykazania dużych umiejętności prowadzenia motocykla w rozmaitych warunkach.

Dużą ilość imprez o charakterze raidowym oraz silne zainteresowanie się tym rodzajem startów, należy zawdzięczać również temu, że nasz park maszyn—to właściwie w całości motocykle sportowe

Trzy raidy eliminacyjne złożyły się w roku bieżącym na całość, w której raidowcy stoczyli walkę o mistrzowskie tytuły. Były to: 1) raid Legii „Przez Warmię i Mazury do Szczecina na Święto Morza", 2) Raid Tatrzański — organizowany przez PKM — Warszawa i TKM — Zakopane, 3) „Raid o Puchar Ziemi Tarnowskiej" — organizowany przez KM OMTUR — Tarnów.

Raidy te były najważniejszymi, krajowymi imprezami w swojej kategorii. Zestawione zostały bardzo trafnie, jako całość decydująca o tytule mistrzowskim. Różnorodność warunków w poszczególnych eliminacjach poddała bowiem wszechstronnej selekcji startujących zawodników. Tak więc raid Legii był typową długodystansową imprezą, nie pozbawioną jednak paru ciężkich odcinków terenowych.

Raid Tatrzański, rozgrywany w całości na trudnym terenie był w ciągu 2-ch dni najlepszym sprawdzianem umiejętności jazdy po bezdrożach. Natomiast Raid po Ziemi Tarnowskiej, pomimo kilku ciężkich odcinków, główny nacisk położył na osiągnięcie szybkości przez zawodników.



Młody 18-letni Paluch (Polonia — Bytom) wyszedł zwycięsko z walki w silnej konkurencji międzynarodowej na I MMM z zaszczytnym tytułem wicemistrza Maratonu.



Bezkonkurencyjny Stanisław Brun (P.K.M. — Warszawa zajął we wszystkich trzech eliminacjach raidowych pierwsze miejsca, uzyskując największą ilość — 16 pkt.

Najsilniejszą klasą w kategorii raidowej jest u nas klasa 250 ccm. Również dobrze przedstawia się klasa 350 ccm. Natomiast motocykle o większej pojemności cylindra nie odpowiadają zazwyczaj ciężkiej trasie i trudnym odcinkom terenu naszych imprez. W klasie maszyn 125 ccm sytuacja przedstawia się coraz lepiej. W roku bieżącym rozpoczęły już startować motocykle polskiej produkcji. Nie brały one udziału we wszystkich imprezach eliminacyjnych, dlatego nie zdobyły żadnych tytułów. Jednakże dwie imprezy: Raid Tatrzański i Raid Świętokrzyski przynoszą „młodym" SHL-kom pełny sukces, (o czym pisaliśmy w Nr 2 „Z. K.").

Elita naszych czołowych raidowców wzrosła poważnie w roku bieżącym. Obok nazwisk tegorocznych mistrzów: Bruna St., Markowskiego, Kupczyka, Dziewońskiego, Żymirskiego i Potajałły, można wysunąć na pierwsze pozycje takich zawodników jak: Frey, Puzio, Kwieciński, Dąbrowski, Jankowski, Badowski, Paluch, Urbaniak, Kamiński, Rusinek, por. Wojtun, Werner i paru innych, którzy w poszczególnych startach wykazali doskonałe opanowanie techniki jazdy, „życia się" z motorem i prawdziwie sportową ambicją walki.

W tych warunkach najsłabsza klasa maszyn nie mogła wykazać minimum kwalifikującego do uzyskania tytułu mistrzowskiego. Tytuły mistrzów na rok bieżący zostały więc przyznane przez Komisję Sportową PZM jedynie w klasach wyższych, przyczym nie przyznano nikomu tytułu vice-mistrza w klasach ponad 350 ccm i motocykli z wózkami (patrz Nr. 6 „Z. K.").

Poza tymi, jak gdyby oficjalnymi imprezami, cały szereg raidów uzyskał sobie „dobrą sławę". Dzięki starannemu przygotowaniu, ciekawej trasie i różnym ułatwieniom ze strony organizatora, na starcie zjawiała się zazwyczaj liczna stawka zawodników nie tylko miejscowych, ale i z innych stron kraju. Do takich imprez możnaby zaliczyć: wiosenny raid PKM — Warszawa, Unia — Poznań, KM „Wigry", GKM — Gdańsk, Raid Świętokrzyski, KM Kielce, raid OZM—Wrocław, raidy ŁKM-Łódź

Jednakże najtrudniejszą próbą wytrzymałości i sprawnością raidowców był bez wątpienia I Międzynarodowy Maraton Motocyklowy. W tym siedmiodniowym spotkaniu zwycięstwo osiągnięte nad zawodnikami 6-ciu państw przez naszą drużynę narodową jeszcze raz wykazało wysoki poziom polskiego motocyklizmu.



Ładne kółka i dobrą szybkość „wykręca" na próbie zręczności Raidu Tatrzańskiego mistrz polski Tadeusz Potajałło (Okęcie — Warszawa) na swoim BMW-600 z wózkiem.

Przed defiladą na zakończenie sezonu, motorzyści KM „Motor" ustawili się do pamiątkowego zdjęcia. Z tyłu Zarząd Klubu z ppłk. inż. Więcławskim na czele.



SEKCJA MOTOCYKLOWA W. K. S. „Motor" przy wojskowych Zakładach Motoryzacyjnych już od 2 lat rozwija ożywioną działalność. Skupia ona wszystkich pracowników W. Z. M. posiadających motocykle. Urządzony w lecie tego roku wyścig ulicami Siemianowic z udziałem zawodników z innych klubów wzbudził duże zainteresowanie. Zwycięzcom rozdano szereg nagród. I-szą nagrodę — srebrny puchar zdobył J. Bregała.

W ub. miesiącu piękny jubileusz — 25-lecie istnienia — obchodził „nestor klubów" motorowych POLSKI KLUB MOTOCYKLOWY (PKM) — Warszawa. W imieniu naszych Czytelników i własnym składamy tą drogą serdeczne — „Pomyślnej pracy dla dobra polskiego motocyklizmu — a więc takiej pracy jak dotychczas!"

REDAKCJA „ZK"

Główny Urząd Kultury Fizycznej wspólnie z Polskim Związkiem Motocyklowym obraduje nad ustaleniem form, w których zostanie zreorganizowany sport motocyklowy w Polsce. Tworzenie „klubów — matek", skupiających szereg pomniejszych klubów motocyklowych zostanie przeprowadzone w myśl zaleceń GUKF jeszcze przed rozpoczęciem przyszłego sezonu sportowego.

ODDZIAŁ A. P. CZĘSTOCHOWA wykazuje niesłabnącą enrgię w rozwoju motoryzacji na lokalnym odcinku, która służyć może przykładem dla innych ośrodków.

I tak, ostatnio z inicjatywy Zarządu Oddziału zorganizowana została Sekcja Młodych. Zadaniem Sekcji jest popularyzacja automobilizmu wśród młodzieży, szkolenie fachowe zarówno praktyczne jak i teoretyczne. Dążąc do wypełnienia projektowanych zadań w ostatnich dniach skierowano 10 najzdolniejszych członków do Szkoły Kierowców. E. Śląskiego na kurs kierowców pojazdów mechanicznych, przyczym koszta szkolenia pokrywa A. P. Piękna ta inicjatywa świadcząca o dużym wyrobieniu społecznym członków Zarządu Częstochowskiego A. P. winna znaleźć jak najwięcej naśladowców.

Nareszcie „teren" automobilizmu przejawia zdrowy, demokratyczny odruch. Brawo!

Na Kongres Międzynarodowej Organizacji Związków Motocyklowych (FICM) udał się z ramienia PZM. mjr Tadeusz Szumowski.

W programie obrad między innymi przewiduje się ustalenie międzynarodowego kalendarza sportowego, do którego wstawione zostaną prawdopodobnie następujące polskie imprezy motocyklowe: Raid Tatrzański i Wyścig Grand-Prix.

D-032446

Wpłata prenumeraty: konto PKO. Łódź 5500 ● Ceny ogłoszeń: cała strona – 20.000 zł. 1/2 strony – 10 000 zł. 1/4 strony – 5000 zł. 1/8 strony – 3.000 zł.

Wydaje Departament Służby Samochodowej MON przy współpracy WINW
Redakcja: Warszawa, Filtrowa 24 ● Administracja: Łódź, Sienkiewicza 21

Redaktor odpowiedzialny: kpt. Zbigniew Wilamowski
Sekretarz redakcji Stefan L. Strzałkowski
Tłoczono w Zakładach Graficznych WINW w Łodzi